Dziennik ustaw i rozporządzeń krajowych

dla

Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

Rok 1888. Wydano i rozesłano dnia 10. Grudnia 1888. **Część XXVII.**

Nr. 93.

Obwieszczenie

c. k. Namiestnictwa z dnia 13. Listopada 1888, L. 30305, którem ogłasza się przepisy o policyi rzecznej na rzece Przemszy, ułożone na podstawie porozumienia c. k. austryackich władz z król. pruskiemi władzami, zatwierdzone reskryptem wys. c. k. Ministerstwa handlu z dnia 15. Czerwca 1887, L. 12937.

Przepisy o policyi rzecznej dla rzeki Przemszy.

Warunki wykonywania żeglugi.

§. 1.

Uprawnienie i dowód uzdolnienia właścicieli statków, kierowników, sterników, maszynistów i palaczy do wykonywania żeglugi na uregulowanej Przemszy, mają być oceniane wedle ogólnie obowiązujących przepisów ustawy.

Zachowanie się właścicieli statków.

§. 2.

Za pewną i do ładugi zastosowaną budowę statków, niemniej za odpowiednią załogę i zaopatrzenie tejże w linwy, haki, osęki, koły do upinania wraz z przyrządami zapasowemi, odpowiadają właściciele statków.

Ręczą oni także za utrzymanie statku w dobrym stanie i za uzdolnienie ewentualnie przyjętej przez nich załogi.

§. 3.

Tak samo jest kierownik statku za jego utrzymanie w dobrym stanie, zaopatrzenie, a nadto za bezpieczne i należyte prowadzenie statku osobiście odpowiedzialnym.

Zwłaszcza jest on pod surową odpowiedzialnością obowiązany, przed przyjęciem ładugi, dalej przed rozpoczęciem jazdy i po każdorazowem wylądowaniu, osobliwie zaś na miejscach noclegu, przekonać się, czy statek znajduje się w dobrym stanie.

Nieszczelności jakieby się okazały, mają być natychmiast naprawione.

Załoga statku składać się ma z ludzi liczących najmniej lat 18.

Ograniczenia jazdy.

§. 4.

Po zapadłym zmroku, podczas silnej mgły, silnych wiatrów i burzy, jazda ma być przerwaną.

Obciążenie i wielkość statków (galarów) i ich załoga.

§. 5.

Wysokość pokładu po nad wodą przy naładowanych galarach, ma wynosić najmniej 20 cm.

Jeżeli naładowane otwarte czółna, łodzie i galary nie posiadają powyż oznaczonej wysokości pokładu, winny być zaopatrzone w deski ochronne o wysokości 25 cm.

§. 6.

Tratwy muszą być mocno związane a nadto zaopatrzone w dolnym i górnym końcu w silne stery, prócz tego zaś w przyrządy, potrzebne do szrekowania (wstrzymywania).

Szerokość ich nie może przenosić 6·5 m. a długość 20 m., i muszą być co najmniej przez 2 ludzi obsługiwane.

§. 7.

Załoga statku, płynącego z wodą, składać się ma co najmniej z dwóch żeglarzy.

Podróżni mogą być tylko za wiedzą i pod odpowiedzialnością kierownika statku przyjęci.

Na ląd mogą wysiąść dopiero po przybiciu i upięciu statku.

Tratwy nie mogą być przez załogę opuszczone, dopóki nie zostaną w przepisany sposób upięte.

W razie napotkania na rzece tratwy, opuszczonej przez załogę, wolno płynącej lub też w ogóle nieupiętej, ma być należyte upięcie tejże natychmiast zarządzone na koszt flisaka względnie właściciela.

Zachowanie się przy rozbiciu statku.

§. 8.

Jeżeli statek na mieliźnie osiądzie, rozbije się lub w inny sposób uszkodzony zostanie, kierownik obowiązany jest przedewszystkiem starać się o bezpieczeństwo i ratunek jadących tym statkiem osób, a w drugim rzędzie ładugi.

Statki płynące z wodą lub pod wodę są obowiązane, same, bez wezwania przez organa ustanowione do przestrzegania porządku, przyjść wedle sił w pomoc statkom uszkodzonym.

Mają one tedy przybić do brzegu, i tak długo pomagać załodze rozbitego lub w ogóle uszkodzonego statku do wydobycia go z mielizny, względnie do zabezpieczenia, dopóki dalsza jazda nie stanie się możliwą, lub dopóki zabezpieczenie nie zostanie uskutecznione albo dopóki się nie okaże, że statek ani spłynąć nie może, ani też zabezpieczyć się nie da.

W ostatnim wypadku ma kierownik uszkodzonego statku natychmiast donieść o tem najbliższemu nadzorowi rzeki, a tymczasem osadzeniem sygnału, składającego się z długiej żerdzi, na której umieścić się ma wiecheć słomiany, lub też innym znakiem oznaczyć położenie uszkodzonego statku.

Statek uszkodzony ma być wedle możności natychmiast, a w każdym razie w terminie, wyznaczonym przez nadzór rzeki, usunięty; w przeciwnym bowiem wypadku nastąpi usunięcie to na koszt właściciela statku.

Regulamin i przepisy jazdy.

§. 9.

Statki, płynące pod wodę, mogą dowolnie używać lewego lub prawego brzegu do holowania.

Podczas silnych wiatrów żegluga pod wodę odbywać się ma pod tym brzegiem, z którego wiatr wieje.

§. 10.

W razie spotkania się dwóch statków płynących w przeciwnych

kierunkach, musi statek idący pod wodę zboczyć i pozostawić statkowi z wodą płynącemu wolny nurt, skoro statki te bez zmiany kursu nie mogą się rozminąć. Z wodą płynące parowce są obowiązane w odległości 400 m. dać sygnał przez pięciokrotne uderzenie w dzwon okrętowy, lub też oznaczyć swe zbliżenie świstem, a nadto powtórzyć sygnał w oddaleniu 150 m., jeśli drugi statek nie zjechał jeszcze z nurtu.

Tak samo należy postąpić, jeżeli parowce wyprzedzają galary. Galar winien w takim wypadku ile możności jak najdalej ustąpić z nurtu.

Parowiec spotykający otwarty a naładowany statek, ma siłę pary z uwzględnieniem danych okoliczności o tyle obniżyć, aby statek nie był na niebezpieczeństwo narażony wskutek uderzenia fali.

Galary i t. d. płynące pod wodę winny, skoro ujrzą statek jadący z wodą, dać sygnał przez nawoływanie lub trąbkę, na który drugi statek odpowiada. Na ten znak ma galar, pod wodę idący, zboczyć tak daleko w kierunku drogi holowniczej, ile na to pozwala nurt, w ostrych zaś zakolach rzeki przystanąć i odczekać przejazdu statku, idącego z wodą.

§. 11.

Żaden statek ładować, przeładowywać ani lichtować nie może w nurcie i na miejscach, w którychby to stanowiło przeszkodę dla ruchu innych statków.

§. 12

Przy przejazdach pod mostami winni kierownicy statków płynących z wodą, chyżość zmniejszyć, przyczem w wypadkach, gdy dwa w przeciwnych kierunkach płynące statki, zamierzają równocześnie przejechać po pod most, pierwszeństwo ma zawsze z wodą jadący, wskutek czego płynący pod wodę czekać musi, zanim pierwszy przejedzie.

Parowce mają po pod mostami tak z wodą lub pod wodę przejeżdżać z możliwie najmniejszą chyżością i bezpośrednio przed mostem, tudzież w całej przestrzeni pod mostem maszynę mieć w pogotowiu, aby wedle potrzeby mogła być bezzwłocznie wstrzymaną, lub puszczoną w ruch w każdym kierunku.

§. 13.

Statki i spławy nie mogą obok siebie płynąć, również nie wolno ich bokami z sobą łączyć.

Statkom i t. d. płynącym z wodą, nie wolno z tego samego miejsca odbijać w mniejszem oddaleniu od siebie jak około 300 m. To samo obowiązuje, jeżeli statek z miejsca odbicia zamierza wjechać w drogę innego statku przed nim lub za nim.

§. 14.

Kierownik każdego statku lub spławu jest obowiązany, zastosować się do wszystkich zarządzeń, wydanych przez organa nadzorcze (§. 30), odnoszących się do jazdy, a w szczególności do polecenia lądowania lub przystanięcia.

Statkom używanym przez władze państwowe w celach budowli wodnych winien zawsze pozostawić wolny przejazd, tudzież starannie wystrzegać się, aby robotom nie przeszkadzać.

Używanie linwy do holowania (trylu).

§. 15.

Pod wodę płynące statki mają prawo wolno przeciągać linwy do holowania po nad stojącym statkiem, po nad budowlami regulacyjnemi, tudzież po nad plantacyami wiklowemi, położonemi pomiędzy drogą holowniczą a nurtem.

Kierownik stojącego statku ma obowiązek być pomocnym w wszelki możliwy sposób, aby linwa holownicza mogła być swobodnie przeciągana i poruszana.

Przepis ten ma być przestrzegany w całej pełni zwłaszcza w przystaniach.

§. 16.

Gdyby pociąg statków idący pod wodę, zamierzał przełożyć z jednego brzegu na drugi, wówczas wolno linwę holowniczą tylko w takim razie do pociągu przyczepić, jeżeli wskutek tego nie powstanie przeszkoda dla statków z wodą idących.

Droga holownicza (biczownik).

§. 17.

Żeglarzom holującym pociągi statków pod wodę, nie wolno bezn aglącej potrzeby opuszczać drogi holowniczej, ani też w plantacyach wiklowych nocować, konie paść, jak też w ogóle wyrządzać w posiadłościach gruntowych, przyległych do drogi holowniczej, jakiejkolwiek szkody lub uszczerbku.

Gdzie droga holownicza prowadzi przez poprzeczki, zbudowane od brzegu ku rzece, należy przeprawiać się przez nie w miejscach, wyznaczonych na ten cel przez organa budownictwa wodnego.

Zakaz uszkadzania budowli wodnych.

§. 18.

Zakazaną jest każda czynność, przez którą uszkadza się budowle wodne, brzegi, plantacye wiklowe i drogę holowniczą.

Do tych czynności zalicza się w szczególności wbijanie kołów do upinania na budowlach regulacyjnych, używanie budowli wodnych jako drogi holowniczej, rozniecanie na niej ognisk i t. p. Używanie słupów granicznych do upinania statków jest wzbronione.

§. 19.

Rybakom nie wolno koryta rzeki zastawiać płotami lub innymi przyrządami. Pławienie i pojenie koni i innego bydła może się odbywać tylko w miejscach na ten cel przez władzę nadzorczą wyznaczonych, i urzędownie ogłoszonych, które to miejsca oznaczone być mają tablicami.

Pobór piasku jest wzbroniony w tych miejscach, gdzie odsypiska między jedną z obustronnych tras regulacyjnych a naturalnym brzegiem rzeki na tej samej stronie istnieją lub utworzenie ich jest zamierzone.

Na innych odsypiskach, których istnienie dla utrzymania normalnej trasy nie jest konieczne, albo usunięcie których jest pożądane, można pobierać piasek, ziemię i t. d. tylko za wyraźnem zezwoleniem właściwej władzy politycznej.

§. 20.

Chodzenie po budowlach wodnych w celu dowozu budulca i kamieni z kamieniołomów do statków, jakoteż w innych celach, dozwolone jest tylko w miejscach, przez władzę nadzorczą wyznaczonych i odgraniczonych.

§. 21.

Wrzucanie miału węglowego, rumowiska, kamieni i t. p. do rzeki lub odciętych ramion rzecznych, dozwala się tylko w miejscach, wyznaczonych przez organa budownictwa wodnego.

Przewozy.

§. 22.

Urządzenie prywatnych przewozów w sposób przemysłowy lub inny, jest dopuszczalnem tylko za zezwoleniem władzy i mają takowe być tak urządzone, aby żegluga przeszkody nie doznała.

§. 23.

Kierownicy promów, wolno płynących, lub też na linwach, nie mogą ruszyć z miejsca, skoro spostrzegą statek płynący z wodą, dopóki tenże ich nie minie. Promy i łodzie mają w czasie gdy przewozy nie są w ruchu, zawsze tak być umieszczone, aby wolny przejazd wodą, nie doznawał przeszkody.

Jeżeli parowiec ma krzyżować przewóz, wówczas winien dać w odległości najmniej 400 m. głośny i donośny sygnał świstawką, trąbą lub dzwonem okrętowym, na co przewoźnik, skoro prom jeszcze nie jest w ruchu, wstrzymać się ma z odbiciem aż do przejazdu parowca.

Gdy jednak prom jest już w ruchu, wówczas kierownik parowca zastosować się winien nie tylko do przepisów wydanych poniżej dla galarów i spławów, lecz ma nadto przez zmniejszenie chyżości, w razie potrzeby nawet przez zatrzymanie lub też cofnięcie statku, zapobiedz zbliżeniu się tegoż do promu na mniejszą odległość jak 100 m.

Galary i spławy mają w czasie przejazdu przez przewóz, promowi, jeżeli jest w ruchu, ustępywać, a więc w tym celu po za prom sterować.

Podczas mgły i t. p., ma kierownik w odległości, wynoszącej co najmniej 400 metrów dać donośny sygnał, aby w ten sposób oznajmić zbliżanie się kierownikowi promu.

Place do ładowania.

§. 24.

Na zakładanie placów do ładowania i wyładowywania przez strony prywatne, potrzeba pozwolenia władzy.

Oznaczenie miejsc na przystanie nastąpi po porozumieniu się właściwych władz i będzie podanem do publicznej wiadomości.

§. 25.

Użytkowanie przystani w sposób przepisany nie może być przez kursujące ani przez stojące statki, żadną miarą utrudnione a tem mniej tamowane. Z drugiej strony należy przy zakładaniu urządzeń do ładowania i wyładowywania mieć względną swobodę ruchu po drodze holowniczej. Załogi statków stojących przy brzegu są obowiązane, pomagać w wszelki możliwy sposób, aby linwa holownicza w przystaniach mogła być swobodnie przeciągana i poruszana.

§. 26.

Miał węglowy, który odpada przy ładowaniu w przystaniach, wolno pozostawić na pasie nadbrzeżnym o szerokości 10 m. tylko do wysokości 1 m. nad koroną istniejących budowli regulacyjnych, a zatem co najwyżej do poziomu wody 1·85 m. po nad zerem wodowskazu w Chełmku.

§. 27.

Spławy i statki mogą tylko bokiem i równolegle do brzegu lądować. Postawienie statku prostopadle do nurtu jest wzbronione.

Wyjątkowo może władza nadzorcza wedle uznania zezwolić na dotychczasowe lądowanie galarów ukośnie do biegu rzeki.

Nie wolno jednak przy tem zająć więcej normalnej szerokości rzeki jak trzecią część tejże.

Wszystkie statki stojące przy brzegu, mają być należycie upięte, przyczem postanawia się, że koły do upinania statków o większej wadze, mają być wbite w oddaleniu najmniej 4 m. od brzegu.

§. 28.

Jeżeli dwa statki, płynące w tym samym kierunku, spotkają się w przystani i chcą lądować, wtedy pierwszeństwo przysługuje statkowi bliższemu przystani, zaś przy statkach o przeciwnym kierunku, statkowi z wodą idącemu.

§. 29.

Na każdym statku stojącym na placu do ładowania, ma być dniem i nocą utrzymywana straż.

Nadzór i wykonywanie przepisów o żegludze i policyi rzecznej.

§. 30.

Czuwanie nad wykonaniem tych przepisów jest rzeczą tej władzy politycznej, do której zakresu działania należą policya rzeczna i regulacya rzeki Przemszy.

W tym celu władza ta użyje organów nadzorczych (nadzorców rzek, łęgowych i tamiarzy), a wspierać ją mają przy wykonywaniu dotyczących czynności dozorcy mostów, żandarmerya, straż skarbowa i naczelnicy gmin.

Do zarządzeń tej władzy nadzorczej i wymienionych organów, ma się kierownik statku lub spławu bezwzględnie zastósować.

§. 31.

Każdy statek, należący do obywatela państwa austryackiego lub pruskiego, ma być urzędownie zarejestrowany i numerem zaopatrzony, ktory to numer winien być na zewnętrznych burtach, tak lewym jako też prawym, bezpośrednio poniżej krawędzi burtu umieszczony.

Cyfry mają być 10 cm. wysokie, na białem tle olejnem 20 cm. wysokiem wypisane, i zawsze w czytelnym stanie utrzymywane.

Kto będzie przydybany z numerem nieczytelnym, nie zarejestrowanym lub już dla innego statku przeznaczonym, nie tylko podpadnie karze, lecz może być także w dalszej jeździe wstrzymany.

Również ma być każdy parostatek, należący do obywatela państwa austryackiego lub pruskiego, urzędownie zarejestrowany, a zarejestrowane nazwisko statku ma być głoskami z dala czytelnemi na zewnętrznych ścianach burtu umieszczone.

Zachowanie ustawionych znaków ostrzegających.

§. 32.

Ustanowionych w rzece lub na brzegach sygnałów i znaków ostrzegających nie wolno uszkadzać, przenosić lub usuwać.

Postanowienia karne i tyczące się odszkodowania.

§. 33.

Przekroczenia niniejszych przepisów, o ile nie podpadają pod postanowienia powszechnej ustawy karnej z dnia 27. Maja 1852, Dz. p. p. nr. 117, ustawy wodnej z dnia 14. Marca 1875, Dz. u. kr. nr. 38 i przepisów o policyi rzecznej i plantacyjnej dla Galicyi i Bukowiny z dnia 2. Marca 1842, Gubern. L. 9605, Zb. u. prow. 24. rok Nr. 35, będą karane przez

właściwą władzę polityczną wedle rozporządzenia ministeryalnego z dnia 30. Września 1857, Dz. p. p. nr. 198 grzywnami do 100 zł. lub karą aresztu do 14 dni.

Ta sama władza, z takiem samem zastrzeżeniem i pozostawieniem zwyczajnej drogi prawa dla poszkodowanego, który się nie zadowolni jej orzeczeniem, ma także przeprowadzać dochodzenia i orzekać względem uszkodzeń osób i rzeczy, a zwłaszcza względem uszkodzeń budowli ochronnych i regulacyjnych.

§. 34.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

We Lwowie, dnia 13. Listopada 1888.

C. k. Namiestnik
Badeni w. r.